

FORM NO. 51-61
MAY 1949

CLASSIFICATION **SECRET**

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

REPORT NO.

25X1A

CD NO.

COUNTRY **Germany (Russian Zone)**

DATE DISTR. **23 Feb. 1951**

SUBJECT **Disposition of Railroad Tank Cars**

NO. OF PAGES **1**

PLACE
ACQUIRED

NO. OF ENCLS. **1 (6 photostats)**
(LISTED BELOW)

25X1A OF IN
ACQUIRED

SUPPLEMENT TO
REPORT NO.

SOURCE

The attached report concerning the disposition of railroad tank cars in the Russian Zone as of the end of the 3rd quarter of 1950 is sent to you for retention in the belief that it may be of interest to you.

CLASSIFICATION **SECRET**

STATE	NAVY	NSRB	DISTRIBUTION						
ARMY	AIR	ORR	x						

**Kesselwagenleitstelle
der deutschen Reichsbahn
Abteilung: IV, Kontrolle**

Berlin, den 2. Oktober 1950.

Kontrollbericht Nr. 3

Betr.: Sondereinsatz Wagenverteilung zum Abschluß des III. Quartals.

Nach Abstimmung mit der DKMZ, Werkverbindungsstelle Leipzig über die noch im III. Quartal auszuliefernden VK und DK- Mengen begab ich mich nach Halle zum Wagenbüro. Zunächst erfolgte eine Rücksprache mit dem Leiter des Wagenbüros Herrn Holl über den Sinn und Zweck meiner Anwesenheit und machte ihm Mitteilung, daß ich eventuell zur Erledigung meiner Aufgabe in die Wagendisponierung eingreifen müsste.

Anschließend erfolgte eine Besprechung beim RbD-Präsidenten in Anwesenheit von Herrn Wendt und Stagnis. Ich legte unser Aufgabengebiet nochmals eingehend dar und wies auf den z.Zt. bestehenden Notstand hin. Darauf wurde Herr Stagnis durch den Pr. angewiesen, hinsichtlich Kesselwagen sich unbedingt nach den Weisungen der Kesselwagenleitstelle zu richten. Herr Theurich sei nach seiner Rückkehr aus Berlin ebenfalls entsprechende Weisung zu erteilen.

Herr Wendt warf ein, daß durch eine neuerliche Anweisung der MBV verfügt worden wäre, bei Feinbenzinzügen vor Verlassen des Werkes an den Wagen die Achsbuchsdeckel abzunehmen, das Öl zu wechseln und die alten Fettpolster durch neue zu ersetzen. Dadurch würde ein Aufenthalt der Züge bis zu 8 Stunden hervorgezogen. Um den Wagenumlauf zu beschleunigen wurde beschlossen mit dem MBV Oberst Schichow Rücksprache zu nehmen. Diese fand 17 Uhr statt. Folgendes wurde besprochen und vereinbart:

1. Ordnungsgemäße und rechtzeitige Gestellung der Feinbenzinzüge,
2. Rechtzeitige Anforderung derselben möglichst unter Zugrundelegung eines Planes unter Anlehnung an den Transportplan,
3. Beschleunigung des Wagenumlaufes
4. Rücksichtnahme auf Wagengestellung für die deutsche Wirtschaft im Hinblick auf Beendigung des III. Quartals
5. Vereinfachung der gegebenen Anweisung hinsichtlich der zusätzlichen Abschmierung der Feinbenzinkesselwagen.

Die Unterredung die 2 Stunden dauerte verlief durchaus sachlich.

Zu Punkt 1 wurde festgestellt. Die stoßweise Anforderung der Feinbenzinzüge erfolgt auf Grund der unregelmässigen Produktion des Benzinwerkes Eöhlen. Es müssten daher für ca 6000 t Feinbenzinkesselwagen auf Reserve gestellt werden um jeden Moment eingesetzt zu werden. Analog der Feinbenzinproduktion fällt auch Heißenbenzin für die Rote Armee an sowie sonstiges Fahrbenzin für die Wirtschaft an, das ebenfalls in diesem Zeitraum abgefahren werden muss da die Lagerkapazität des Werkes für die Produktionsmenge nicht ausreicht.

Feststellungen am 30.9. im Werk selbst gelegentlich einer Rücksprache mit dem Versandleiter Herrn Brauner haben ergeben, daß für derartige Anforderungen, selbst wenn das erforderliche Wagenmaterial greifbar wäre die Gleisanlagen im Werk sowie auf dem Bahnhof dazu ausreichen.

Zu Punkt 2

Der MBV vertrat zunächst den Standpunkt Plan hin und Her, er müsste darauf bestehen seine Wagen zu erhalten. Er erklärte sich jedoch bereit auf Anweisung der SKK in Karlshorst genau nach Plan zu fahren. Dies wäre allerdings eine Angelegenheit der Kesselwagenleitstelle mit Karlshorst.

Zu diesem Punkt wurde weiter vereinbart, eventuell monatlich (am Ende des Monats) eine Sitzung anzuberaumen um auftretende Schwierigkeiten in beiderseitigen Einvernehmen zu beseitigen. Im Übrigen begrüßt eine enge Zusammenarbeit mit der Kwl.

Zu Punkt 3.

Hierzu wurde von ihm in erster Linie der Betrieb verantwortlich gemacht. Vielfach fehlen die Bespannungen für die beladenen Züge. Leider stimmten die Angaben. Gelegentlich einer Unterhaltung zwischen Präs. Chikers und Herrn. Wend wurde festgestellt, das z.B. am 26.9. die Bespannung von 26 Zügen im Rbd-Bezirk nicht gewährleistet war.

Desgleichen führte Oberst Schichow und Major Timofejew aus, das sich sich ca 1500 deutsche Zmw- Kesselwagen noch in Polen befinden, besonders in der Gegend Brest - Warschau seien Wagen abgestellt und würden dort z.T. als Standbehälter benutzt bzw. für Belange der Polnischen Staatsbahn verwendet.

Es sei eine Angelegenheit der Kesselwagenleitstelle bzw. der deutschen Regierung dafür zu sorgen, daß diese Wagen wieder in das Gebiet der DDR zurückkämen. Würde dies erfolgen, wäre auch der z.Z. akute Wagenmangel behoben.

Zu Punkt 4.

Der MBV bestand darauf, daß vorerst seine Wagen gestellt würden. Er benötigte vom 26.- 30.9. noch 216 Kwg. für Feinbenzin, Metanol und Paraldehyd. Er erklärte sich aber bereit alle nicht transitfähigen Kwg. für die deutsche Wirtschaft zu belassen, desgleichen auch alle transitfähigen wenn die 216 Wagen gestellt wären.

Zu Punkt 5.

Es wäre nicht Anweisung des MBV die Achsbuchsdeckel abnehmen zulassen und die Wagen mit neuen Fettpolster und Achslageröl zu versehen. Es wäre eine Anweisung von Karlshorst, da in der letzten Zeit soviel Heißläufer durch Einfüllen von Sand und Wasser entstanden wären. Man wolle nun feststellen auf welcher Wegstrecke diese Sabotage verursacht würde. Er erklärte sich aber in Hinblick auf die Wagenschwierigkeiten bereit die Angelegenheit es mit dem Auspumpen des alten Öles und ersetzen durch neues Öl bewenden zu lassen.

Im Anschluß an die Besprechung erfolgte nochmals Rücksprache mit dem Wagenbüro. Es wurden Weisungen erteilt wohin vordringlich Kesselwagen zu stellen sind.

27.9.50

Rücksprache mit Theurich und Einsatzbesprechung über Kesselwagen. Der Wagenanfall wurde je nach Wichtigkeit auf die Werke gemeinsam verteilt.

Anschließend Rücksprache in Leipzig für den nächsten Tag.

Am 28.9. waren noch folgende Warenmengen abzufahren:

	Benzin:	Diesel
Leuna	500 t	-
Böhlen	3 300 t	
Rositz	30 t	1000 t
Köpsen	45 t	300 t x)
Webau	15 t	400 t x)
Krumpa	300 t	500 t
Zeitz		600 t

x) Die Verladekapazität dieser Werke hätte jedoch nicht ausgereicht selbst bei genügender Wagengestellung diese Mengen abzufahren. (lt. Werkverbindungsstelle Leipzig.)

Wagengestellung am 28.9.50

Leuna:	25 Kwg.
Böhlen	35 Kwg. Wirtschaft
	80 " Militär.
Rositz	14 "
Köpsen	-
Webau	-
Krumpa	19 Kwg.
Zeitz	15 " und 16 Kwg. Zulauf.

Theurich wurde weiterhin angewiesen den Wagenzulauf entsprechend zu disponieren, was auch erfolgt ist. Desgleichen wurde ein Zug von 45 Westwagen im Zulauf aufgehalten und mit Genehmigung von Herrn Böhme sofort nach Böhlen umgeleitet.

Dort sind Wagen am nächsten Tage früh 10 angekommen und erst nachts zur Beladung gekommen. Als Begründung über die verzögerte Beladung wurde angegeben, Verstopfung der Gasse im Werk und Bahnhof.

Beim Besuch in Böhlen wurde diese Tatsache festgestellt.

Theurich wies darauf hin, daß gemäß Befehl Nr. 60 nur geschlossene Wagenzüge nach Polen bzw. die Sowjetunion gefahren werden dürfen. Auf diese Weisung stützt sich insbesondere die Derutra- siehe Metanolzugbildung im Leunawerk.

Desgleichen müssten die RIV- Bestimmungen für Kesselwagen entsprechend abgeändert werden und zwar insofern, daß sie ein Beladen von leeren rücklaufenden Feincoezinkesselwagen mit anderen Ladegütern zur Vermeidung hoher Waschkosten, Ausfallzeiten und Verstopfung der Waschanlagen zu kritischen Zeitpunkten.

Wagensituation am 29.9.

Rositz:	28 wagen	Zulauf	29 wagen
Krumpa:	6 "	"	22 "
Köpsen:	-	"	22 "
Webau:	-		
Leuna:	23 "		
Böhlen:	45 "	(deutsche Wirtschaft)	

Nach der Lagebesprechung mit Theurich verlangte mich der MBV nochmals zu sprechen und beschwerte sich das 19 Paraldehyd-wagen fast zwei Tage in Halle festgehalten wurden ohne nach Buna abgefertigt zu werden. Es stellte sich heraus, daß die Wagenkontrolle 16 Uhr Feierabend gemacht hatte ohne die Wagen nach abzufertigen. Die Fahrzeuge konnten aber schnellstens auf den Weg gebracht werden.

Auch dieser kleine Fall zeigt, daß seitens des Betriebes nicht

mit der genügenden Intensität bei der Abfertigung dringend benötigter Fahrzeuge gearbeitet wird.

12. ³⁰ trafen die beiden avisierten Kontrolleure aus Berlin ein. Sie wurden von mir angewiesen die Werke Leuna, Tröglitz und Rositz zu kontrollieren und zwar auf:

1. Beladung
2. Beladeseiten
- 3) ob bei Ladungsverzug Standgeld berechnet wurde oder nicht.
4. Dauer der Zuführung von Wagen zum Werk
5. Besonderes Augenmerk auf schnelle Beladung legen im Hinblick auf III. Quartal.
6. Verhältnis der Wagendienstbeamten zum Werk überprüfen.

Ich selbst bin am gleichen Tage nach Leuna gefahren und stellte fest, daß der gesamte Betrieb anlässlich einer Rede von Walter Ulbricht von 10 - 14 Uhr stillgelegt hatte so daß nur 13 Wagen beladen worden sind. Während 37 andere leer auf dem Anschlußgleis standen. Der Rest sollte die Nacht beladen werden. Damit sind gesamten Verladungen für die deutsche Wirtschaft aus diesem Werk beendet.

In Böhlen wurde am selben Tage festgestellt, daß der gesamte Bahnhof auf Grund der hohen Wagenanforderungen des Werkes verstopft war, so daß die dorthin disponierten 45 Westwagen erst 24 Stunden später befüllt und versandt werden konnten. Alle eingehenden Zkw- Kesselwagen wurden für Zwecke der Besatzungsmacht benutzt, so daß nur Privatwagen und die Westwagen zur Verladung für die deutsche Wirtschaft gelangten.

Am nächsten Tag wurde wiederum Rücksprache mit dem Werk Böhlen gehalten. Zu diesem Zwecke nahm ich den Wagendienstbeamten Herrn Sanders, Herrn Fickenscher (DKMZ) mit ins Werk.

Das Werk beklagt sich in erster Linie über den schlechten Zustand der zur Verfügung gestellten Feinbesinkesselwagen. Durch die zu verwerfenden Fahrzeuge entstehen erhöhte Rangierarbeiten, denen die Gleisanlagen im Werk große Schwierigkeiten bereiten. (Siehe Brief an Die RbD Halle)

Die häufigsten Beanstandungen an den Wagen sind: Feuchtigkeit (entstehend durch langes Abstellen zum Sammeln) keine Transmittfähigkeit, Fehlen von Auslaufventilen, Schmutz an den Überlappungsstellen der Kesselbleche.

Von den am 26.9. vom Leipzig- Bayr. Bhf. zur Verfügung gestellten Kesselwagen (48 Stck) waren 14 überhaupt nicht zu gebrauchen 6 nur bedingt nur für Bleibenzin,

Die Standgeldfreie Zeit für das Werk beträgt 10 Stunden. Leider ist es oft für beide Teile unmöglich diese Frist einzuhalten und für den Wagendienst recht schwer irgendwelche Berechnungen aufzustellen. Die Gründe sind: Zuführung von Wagen zu aussergewöhnlichen Zeiten, Fehlen von Bespannung, sowie die hierdurch verzögerte Abfertigung der Züge. Verstopfung der Zuführungsgleise sowie des Bahnhofs Böhlen als Folge dieser Mängel.

Auf Grund der Eigenart der jetzigen Produktionsauflage entstehen erst im letzten Drittel des Monats alle Verladungen des Werkes in Feinbensin, Bleibenzin, Fahrbensin sowie Dieselkraftstoff und Petroleum. Die einzelnen Produkte fallen in

der genannten Reihenfolge an. Die Lagerkapazität des Werkes reicht nicht aus um die Produktion zu sammeln und die Abfuhr gleichmässig auf den ganzen Monat zu verteilen. Selbst wenn dies möglich wäre steht eine solche Maßnahme im Gegensatz zu den von Karlshorst gestellten Forderungen.

Die Wagenanforderungen belaufen sich in den letzten 10 Tagen des Mts. auf ca täglich 100 - 200 Wagen. Selbst wenn es möglich wäre diese Anzahl reibungslos zu stellen, ergibt sich schon am 2. Tage eine heillose Verstopfung aller Gleisanlagen aus den vorher beschriebenen Gründen.

Der Anligervertrag, den Reichsbahn mit der ASW geschlossen hat, und dem das Benzinwerk Böhlen nur angegliedert ist muß unbedingt von uns eingesehen werden und einer Revision unterzogen werden.

Der Wagendienst in Böhlen ist ebenfalls sehr überlastet es ist daher zu empfehlen um einen entschiedenen Druck auf das Werk ausüben zu können, zusätzlich einen Bediensteten dorthin zu beordern, der ausschließlich unsere Belange wahrnimmt.

In Bezug auf Feinbenzinwagen ist zu bemerken, daß das Werk monatlich ca 6 - 700 solcher Fahrzeuge benötigt. Es würde also bedeuten, daß wir den heutzigen Umständen nach diese Anzahl auf Vorrat halten müssten um den Bedarf zu befriedigen. Da die Mehrzahl dieser Fahrzeuge jedoch nach dem Auslande läuft, müssen diese unbedingt transitfähig sein.

Böhlen hat trotz reichlicher Zuführung von Wagen ca 95 % für Transporte der Roten Armee beladen. (Wie nachstehende Aufstellung zeigt.) Wären unsererseits keine Westfahrzeuge eingesetzt worden, hätte die deutsche Wirtschaft den Kürzeren gezogen.

Auf Grund meiner Verhandlungen ist es gelungen zu erreichen, daß am 30.9. zusätzlich 19 und am 1.-2.10. 60 Kwg. für die deutsche Wirtschaft verladen wurden. An diesen 3 Tagen ist ein Abgang von 3 350 t Benzin für die deutsche Wirtschaft zu verzeichnen gewesen.

Durch diese letzte Maßnahme wurde erzielt, daß das gesamte Benzin-Kontingent für die Wirtschaft aus Böhlen herausgeholt wurde.

Bei den anderen Werken ist es ähnlich. Nur bei Dieselkraftstoff ist eine Spitze geblieben, die aber nach Ansicht von Herrn Eckstein (DKMZ) nicht wesentlich ist und keine Schwierigkeiten bereitet. Das Leunawerk war auf Grund unserer Bemühungen trotz erhöhter Lieferauflage von 1000 t zusätzlich bereits am 29.9.50 mit den Auslieferungen fertig.

Herrn Eckstein lagen die entgeltigen Zahlen bis heute noch nicht vor. Sie werden aber sofort nach Erhalt diesem Bericht beigelegt.

Wagensituation in Böhlen vom 26.9. 24Uhr - 30.9. 12 Uhr

26.9.50

Bestand: 52 Wagen

Zulauf: 102 "

Endbestand 154 Wagen

Ausgang: 37 x Spez. Benzin

8 x dt. Wirtschaft (p - Wagen)

24 x Diesel Export

Beladerest 88 Wagen

27.9.50

Bestand: 88 Wagen
 Zulauf: 65 " "
 Endbest. 153 Wagen
 Ausgang: 38 x Feinbenzin
 41 x dt. Wirtschaft (6 P.-Wg. u. 35 W.-Wg.)
 Rest 74 Wagen

28.9.50

Bestand: 74 Wagen
 Zulauf: 32 " "
 Endbest. 106 Wagen
 Ausgang: 18 x Feinbenzin
 10 x dt. Wirtschaft (4 P.-Wg. 6 ZMw.-Wg.)
 8 x Diesel Export
 Rest: 70 Wagen

29.9.50

Bestand: 70 Wagen
 Zulauf: 141 " "
 Endbest. 211 Wagen
 Ausgang: 66 x Feinbenzin und Bleibenzen
 33 x dt. Wirtschaft (13 W.-Wg. 18 P.-Wg. 2 ZMw.)
 Rest: 112 Wagen

30.9.50

Bestand: 112 Wagen
 Zulauf: 18 Wagen (bis 12 Uhr)
 Endbest. 130 Wagen
 Ausgang: 76 x Militär und Feinbenzin
 32 x dt. Wirtschaft (32 W.-Wg.)
 15 x Polen Export
 4 x defekt.

Next 3 Page(s) In Document Exempt